

Stikordsreferat fra Trafikdage i Aalborg, 22. august 2011

Special Session: Letbaneperspektiver i Østdanmark

Sessionens program

1. Indledning ved Anders Kaas, Atkins Danmark
2. Oplæg ved Per Als, Københavns Kommune
3. Oplæg ved Helge Bay, Atkins Danmark
4. Oplæg ved Marianne Bendixen, Gladsaxe Kommune
5. Oplæg ved Carsten Henriksen, Odense Kommune
6. Spørgsmål til oplægsholderne

1. Indledning ved Anders Kaas, Atkins Danmark

Anders Kaas byder velkommen, gennemgår sessionens program og giver ordet videre til første oplægsholder.

2. Oplæg ved Per Als, Københavns Kommune

Per Als indleder sit oplæg med at forklare kommunens overordnede trafikpolitik, som er inddelt i 3/3, hvor cykeltrafik og kollektiv trafik hver skal udgøre mindst 1/3, og biltrafikken tilsvarende maksimalt bør udgøre 1/3. Med udgangspunkt i den forventede fremtidige befolkningsvækst, med 100.000 flere københavnere i 2025 i forhold til i dag, fremlægges to forskellige scenarier for byens fremtidige kollektive infrastruktur: De to eksisterende metrolinjer samt den kommende Cityring suppleres med enten tre nye metrolinjer eller tre letbanelinjer/BRT, så der bliver en bedre kollektiv betjening af bl.a. Tingbjerg, Hvidorve, Lufthavnen, Refshaleøen og Nordhavn. De tre nye metrolinjer vil være den dyreste løsning, men vil samtidig give en markant kortere rejsetid og flere påstigere pr. døgn end de tre letbanelinjer, både hvad angår det centrale opland og de fem yderoplande. Slutteligt præsenteres visionen *MetrØresund*, som går ud på at knytte Malmö og København tættere sammen – fra én region til én storby, med direkte metrolinjer på tværs af Øresund.

3. Oplæg ved Helge Bay, Atkins Danmark

Helge Bays oplæg omhandler et screeningsstudie bestilt af Valby Lokaludvalg til afdækning af muligheden for en letbane gennem Valby. Letbanens linjeføring vil gå fra Hvidovre gennem Valby til Vesterbro, og passere byudviklingsområderne ved Carlsberg, F.L. Smidth og Grønttorvet. Der afdækkes en række kritiske punkter, bl.a. ved Carlsberg-portene (indsnævring til ét spor), Gl. Jernbanevej (behov for ny bro) og Vigerslev Allé Station (delt tracé med vejtrafikken). Det vurderes, at letbanen vil kunne få op til 30.000 påstigere pr. døgn, sammenlignet med den nuværende linje 1A's 7.500 påstigere, som følge af byudvikling, bedre skift mellem S-tog/bus samt skinneeffekt. Slutteligt præsenteres hvordan letbanen vil kunne indgå i et sammenhængende højklasset kollektivt net i Storkøbenhavn, samt hvad det vil koste i forhold til at udbygge metronettet med de før omtalte tre nye linjer. Et sammenhængende letbanenet vil kunne anlægges på den halve tid, og koste knap 1/5 af prisen for de nye metrolinjer.

4. Oplæg ved Marianne Bendixen, Gladsaxe Kommune

Marianne Bendixen, projektleder for Ringby – Letbanesamarbejdet, indleder sit oplæg med at præsentere byudviklingsprojektet *Loop City*, som er en vision om at omdanne erhvervsområderne langs Ring 3 til en ny, attraktiv ringby med plads til at rumme den forventede befolkningsvækst på 115.000 yderligere indbyggere i 2050. Rygraden i denne Ringby vil være et højklasset kollektivt transportsystem, enten i form af letbane eller BRT, med linjeføring fra Ishøj over Glostrup til Lundtofte. Den foreløbige status for projektet er, at der i juni 2011 blev indgået samarbejdsaftale om en letbane Lundtofte-Ishøj, og beslutningsgrundlaget forventes udarbejdet ultimo 2012. Anlægsfasen forventes at strække sig fra 2015 til 2018, med idriftsættelse i 2019.

5. Oplæg ved Carsten Henriksen, Odense Kommune

Med udgangspunkt i et citat fra Nobel-økonomen Joseph Stieglitz om at man bør investere frem for at spare sig ud af en krise, præsenteres Odense Kommunes planer for en letbane med planlagt åbning i 2020. Planen er, at letbanen skal understøtte den ønskede byudvikling, uden gennemkørsel for biler, og bl.a. skabe forbindelse mellem centrum og SDU/OUH samt mellem hovedbanen og den Fynske Motorvej. Letbanen vil desuden supplere cyklisterne ved at give disse en større aktionsradius, og skabe potentiale for en bæredygtig fortætning af byområderne. Den nuværende status for projektet er, at der fra Transportministeriets side er bevilget penge til arbejdet, at projektet er anmeldt til VVM-myndigheden og at idéfasen gennemføres i efteråret.

6. Spørgsmål til oplægsholderne

Herunder ses et sammendrag af de spørgsmål der blev stillet til oplægsholderne (angivet med initialer):

Sp: (Odense letbane) Er der nogen planer om at føre letbanen videre ud i oplandet?

CH: Ingen planer pt., men det er vigtigt at holde mulighederne åbne.

Sp: Har Odense Kommune forpligtet sig til et egentligt stationsnærhedsprincip?

CH: Ikke endnu, men det kommer.

Sp: Letbanebyerne er meget forskellige. Hvilken afstand skal der være mellem stoppestederne?

CH: Der er ikke lavet nogen egentlig analyse. Målet er at få flest muligt ombord.

MB: De skitserede stoppesteder er de mest sandsynlige.

PA: Groft skøn: 1 km v/ Metro, 600 m v/ letbane. Men den konkrete situation er vigtigere, og man skal passe på med for mange stationer.

HB: Der bør være en passende gangafstand mellem stoppestederne (ca. 500 m). Med en letbane er der meget begrænset tidstab pr. stoppested, grundet høj acceleration og hurtig opbremsning.

Per Als ønsker tillykke til Loop City og påpeger, at det er vigtigt at holde fast i de kommuner der har indvilget i projektet. Marianne Bendixen nævner, at den nuværende status blot er et øjebliksbillede, og at meget uventet kan nå at ske (nedlæggelse af regionerne?).

Tommy Jensen (Atkins) nævner, at det er vigtigt at gøre sig klart hvad letbanen er for en størrelse, især med henblik på de dybere, tekniske detaljer. Han påpeger, at det ville være ærgerligt hvis alle aftaler var på plads, og det hele druknede i teknikaliteter, fordi man ikke havde det på plads. Marianne Bendixen svarer, at man ved langt mere om et år, når beslutningsgrundlaget er udarbejdet.